

# 多様な運転手が旅客運送サービスを提供 する新たなタクシー事業の実現

2017年10月24日

有限会社 三ヶ森タクシー  
代表取締役 貞包健一

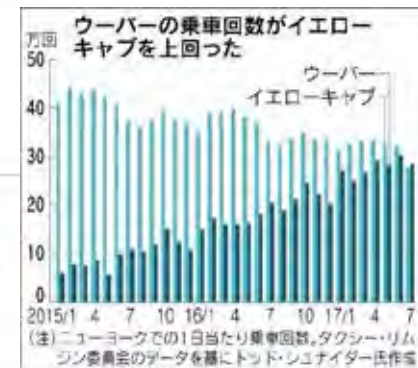
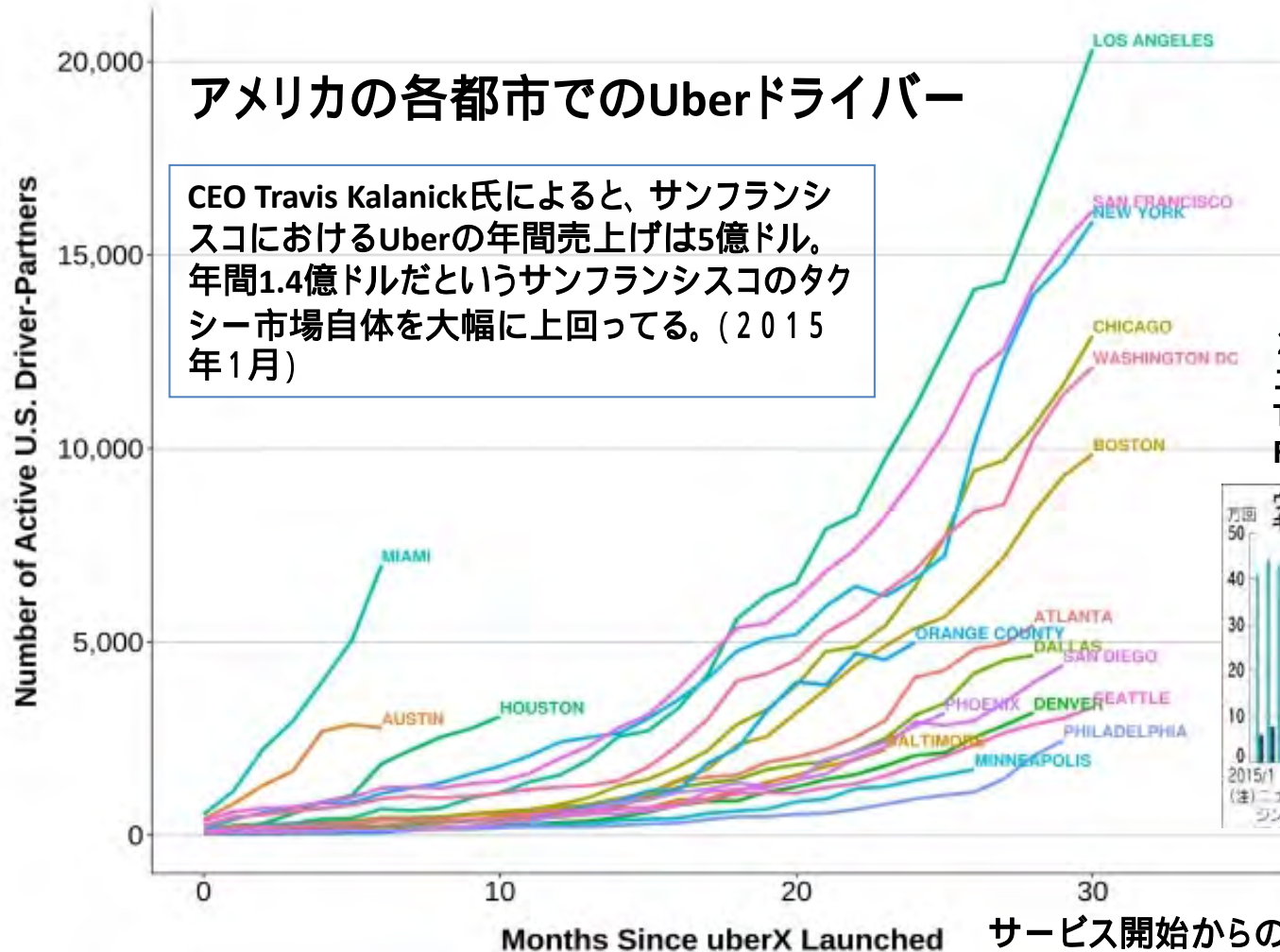
# はじめに

- ライドシェアは白タクであり、安全性や事故の補償が十分担保されていないと言われています。私もライドシェアの上陸は断固反対です。
- しかしながら、ライドシェアから学べるものは多く、ただ反対を叫んでいてもダメだと考えています。
- ライドシェアの良さを研究し、取り入れるべきものは積極的に取り入れ、日本のタクシーをより良くしていくべきです。

**Uberに負けないサービスを提供することが究極のライドシェア対策**

# 躍進するライドシェア ～アメリカ・ロンドンの事例から

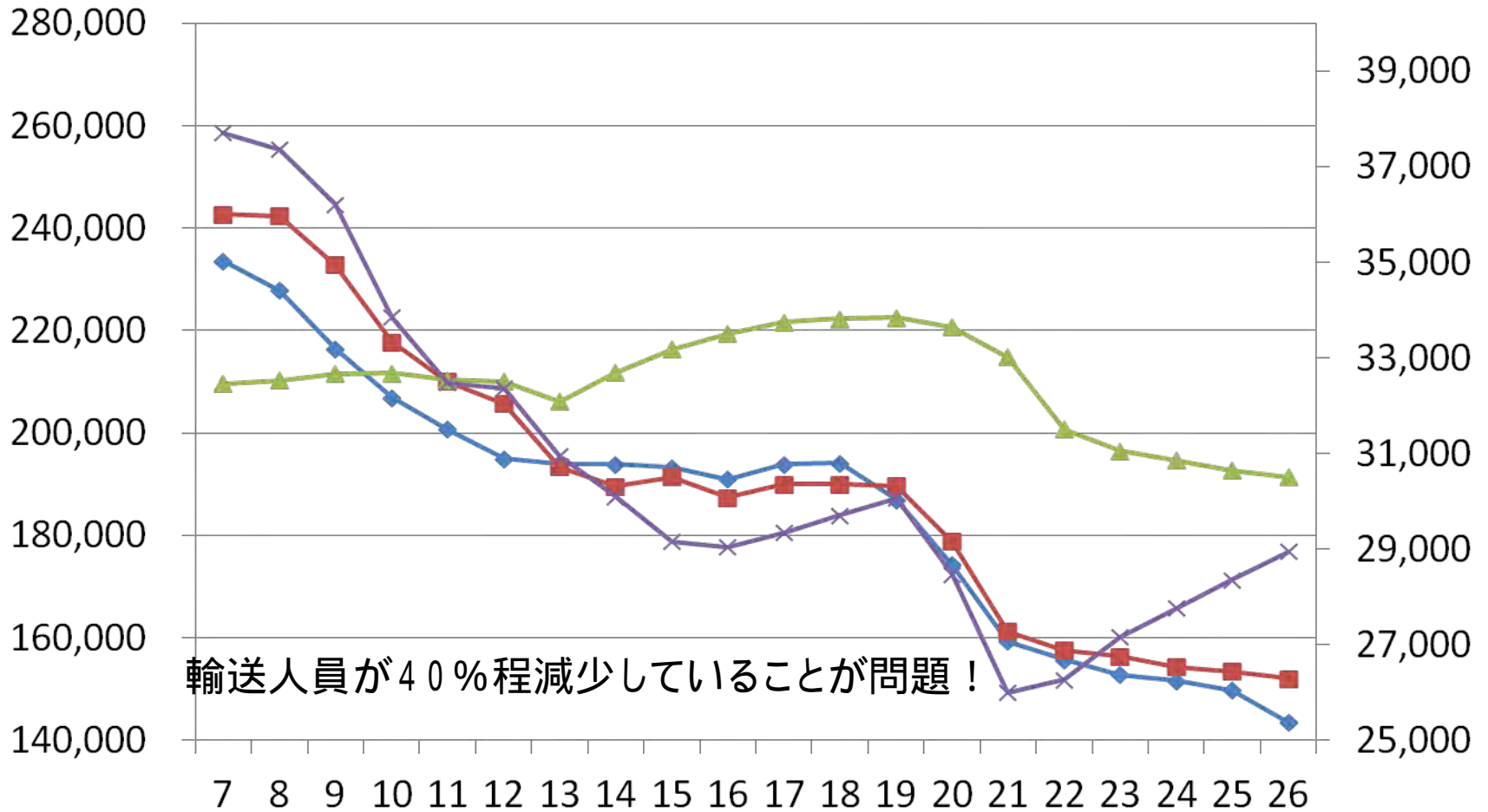
Uberドライバーの人数



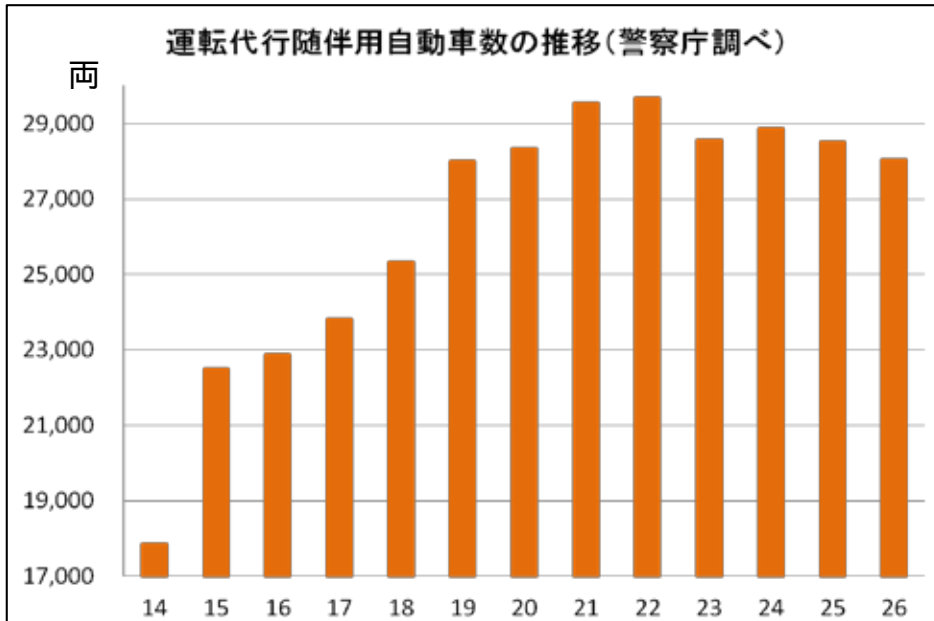
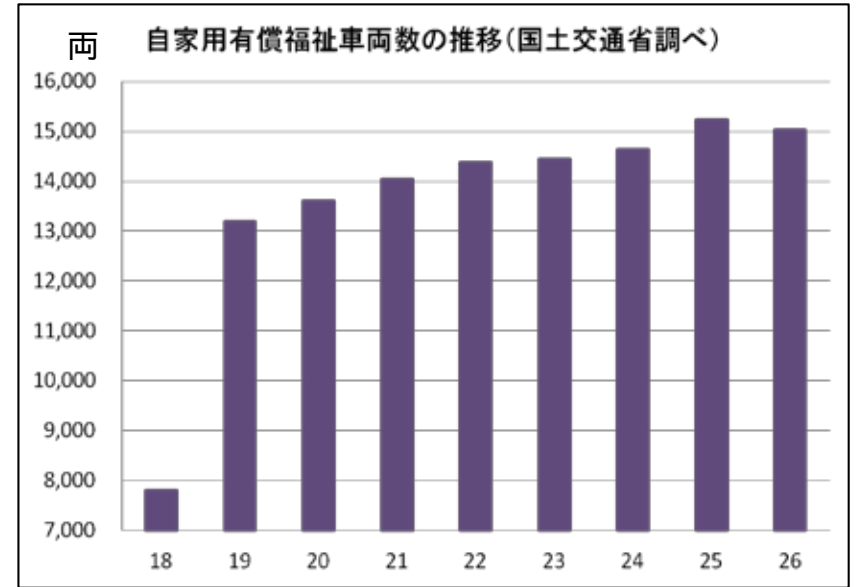
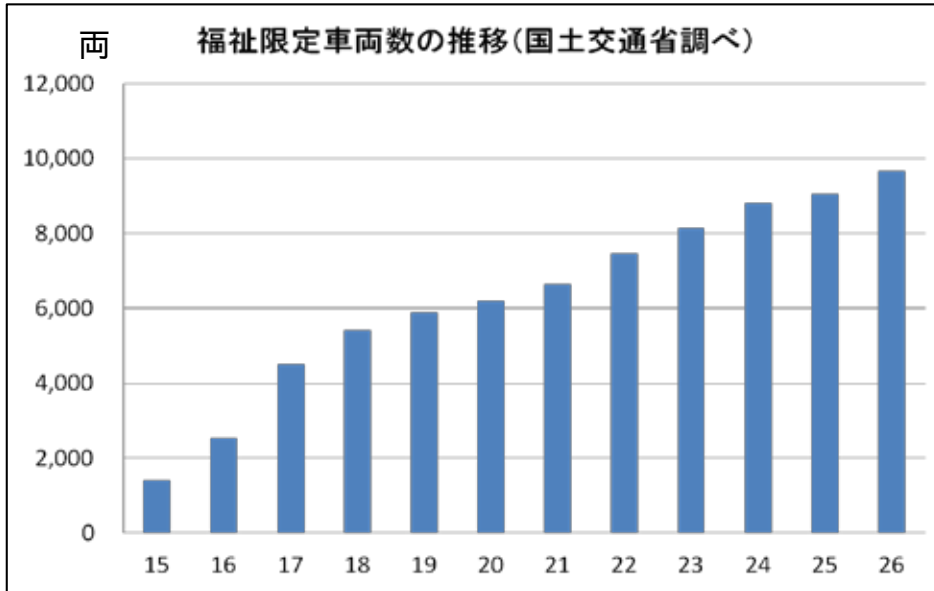
出典: Jonathan Hall, Alan Krueger "An Analysis of the Labor Market for Uber's Driver-Partners in the US" January 2015.

# 日本のタクシー事業の現状

◆ 輸送人員(万人) ■ 運送収入(千万円) ▲ 車両数(両) ✕ 日車営収(円)



# 日本のタクシー事業の現状



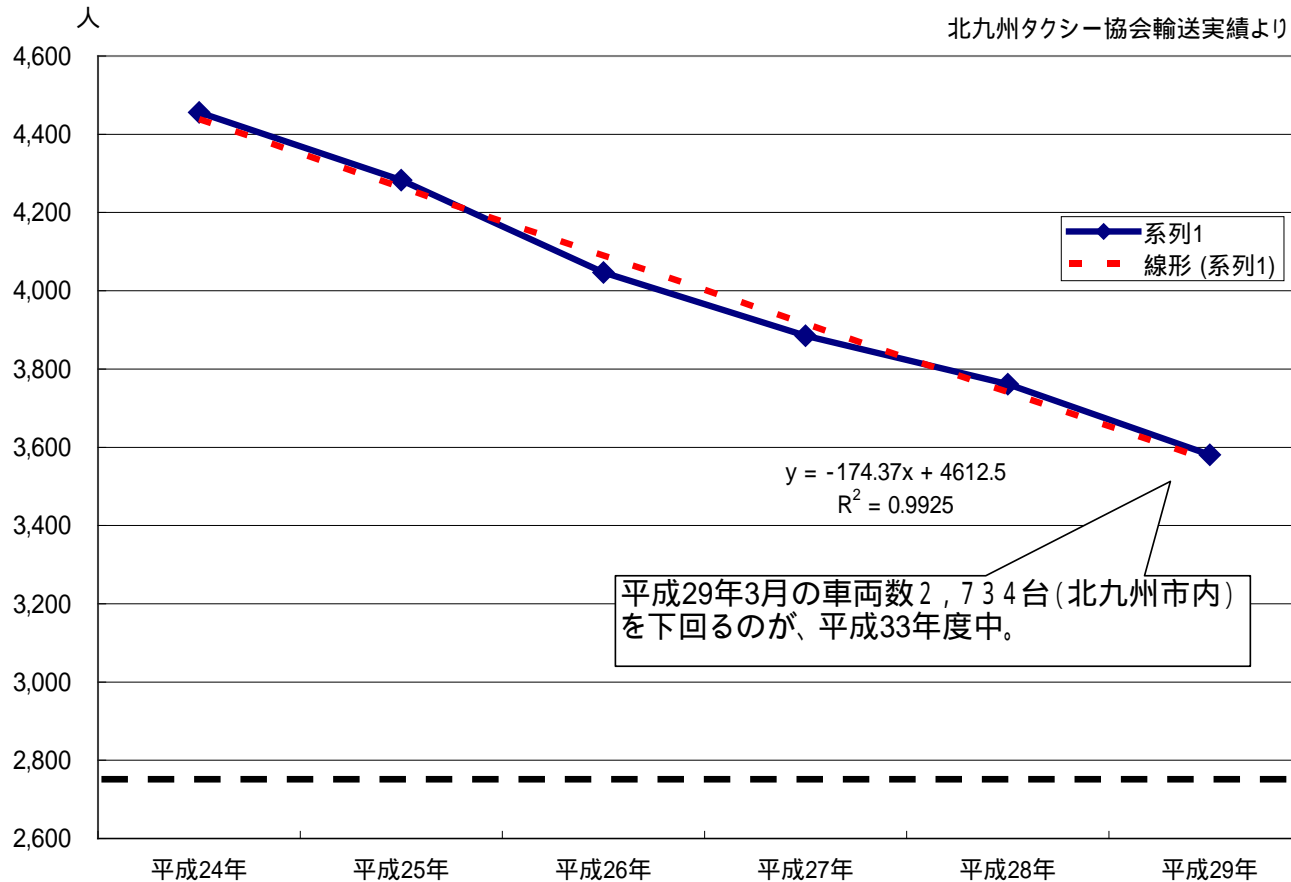
タクシーの輸送人員が、自家用有償運送や運転代行等に移って来たといえる

新しいサービス形態、低価格帯のサービスをこれまで提供出来なかったことが問題

# 日本のタクシー事業の現状

## 深刻なタクシー運転手不足

### タクシー乗務員の推移(北九州市内)



平均年齢  
64.3歳  
(H29.3)

# ライドシェアから学べること

ライドシェアの躍進 利用者・運転者・運営会社の三方よし 見習うべきことがある。

1) 配車アプリは欠かせない。

必須の内容:

クレジット支払 事前に運賃がわかること

迅速な配車 運転手の評価 国際性

2) 柔軟な働き方ができること

(運転手登録制度→会社登録でなく個人ライセンスに)

3) 安価にできる工夫を考える。

(安ければ需要はまだまだある)

4) サージプライシングで、需要に応えることができる。

5) ライドシェアがいいとは言えないが、競争を促すことで、サービス水準が上がっていくことは事実。

# ライドシェアに学ぶタクシー改革の道筋

タクシー需要を増やす

→フレキシブルな運賃(早急な規制緩和)

現状のコストを切り下げる工夫・制度改革

運行管理コスト低減、実車率80%目標

多様な運転者が提供できるサービス

二種免許の無意味なハードル、登録制度改革

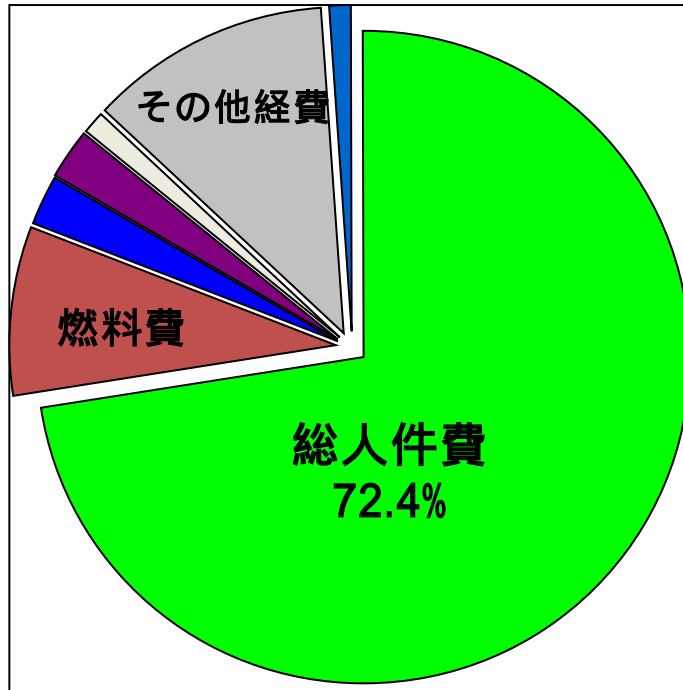
コストカットした別モードのタクシー

→ぶら下がり自家用車運送

現状の改革スピードでは、遅すぎる。



# 現状のコストを切り下げる工夫・制度改正



## 配車コスト

全てスマホ配車に移行する。

## 事務経費

日報や売掛管理を  
スマホメーカーに移行する。

規制緩和が必要

運行管理・点呼の自動化

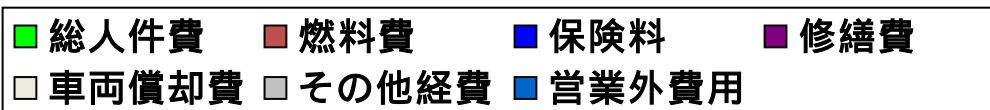
ITを駆使しつつ自動化

できないか

→安全担保の考え方を  
変えていく。



さらに…



自家用運転者の活用

資料:ハイヤータクシー年鑑2016

# コストカットした別モードのタクシー ～ 大胆な提案

## 近未来のタクシー会社

現在の  
タクシー100台(例)

流しのできる  
タクシー 50台  
半分に削減

2種免許、運転手登録制度  
台数規制、運賃規制  
メーター設置義務

ハイヤー的な  
タクシー 50台

1.5種免許、運転手登録制度  
台数や運賃規制なし  
乗合可、運送区域拡大

ぶら下がり

有償運送

タクシー会社が運営する  
ボランティア送迎

運行管理は、NPO  
ではなく、運送事  
業者に！

配車アプリを全車義務化

- ・運賃の事前提示
- ・運転手の評価
- ・会社全体での評価平均値

# 多様な運転手を活用できる新たなタクシー事業

	タクシー	新たなタクシー
運転手の要件	第2種免許 + 登録制度	第1.5種免許 + 登録制度
運転手の雇用	直接雇用	請負制または直接雇用
車両の要件	台数の届け出制で、青ナンバー登録 →台数制限すべき	自家用車であるが、届け出制とする。(自家用有償運送と同様) 所有タクシー台数を上限とする。
運行管理体制	運行管理者の配置と点呼、乗務記録等	自家用車台数を含めた運行管理者の配置。通信での点呼は可。
安全対策	事業者には運行責任	事業者には運行責任 運転手に対する指導監督
営業の制限	流しや付け待ちが可能	予約配車のみ可(アプリ経由) 顧客との金銭の授受を禁止

参照:「訪問介護事業所等の訪問介護員等による自家用自動車の有償運送の許可基準について」

# 弊社のタクシーのメニュー

1. 時間距離併用運賃      タクシーメーターによる通常の運賃  
初乗 1.6kmまで650円 以後330m毎に80円
2. 定期券                      同じ区間を毎日乗車するような方におすすめ。  
乗り放題・月額定額制
3. 高齢者フリーパス券      65歳以上限定。近距離の移動を自家用車代わりに  
利用したい方におすすめ。乗り放題・月額定額制
4. のりのり100                月額1万円以上利用される方におすすめ。  
10%割引
5. のりのり150                月額1万5千円以上利用される方におすすめ。  
15%割引
6. ちくタクきっぷ              筑鉄で三ヶ森 黒崎間を利用する方におすすめ。  
乗継きっぷ。

それぞれ利用者の声をもとに改善していきたいが、14年間扱えず・・・

以下Uberに関する参考情報

# LongBeachでの改革内容

- UberやLyftへの規制をかけるのではなく、タクシーを成長させるための戦略。
- 多様な運賃や割引制度
- Free rides (クーポン)、その他価格的な販売促進
- 車両の概観の刷新
- 配車アプリの導入
- 増車やピーク時の増車

# RideYellowアプリ

- タクシー向けのアプリ (2016年1月 Long Beach)
- Florida, San Diego, East Los Angeles etc.
- 新ユーザーに \$ 15のFree Ride
- カード決済だけでなく、現金でも可。
- 安全性のアピール
  - 1) 指紋照合した運転手
  - 2) 完全にカバーする保険
  - 3) 24時間ビデオ監視

# 海外視察

## 1) ロンドン (2015年3月)

- ・ ロンドンタクシー
- ・ HAILO (タクシー向けの配車アプリ)
- ・ Addison Lee (PVH会社)

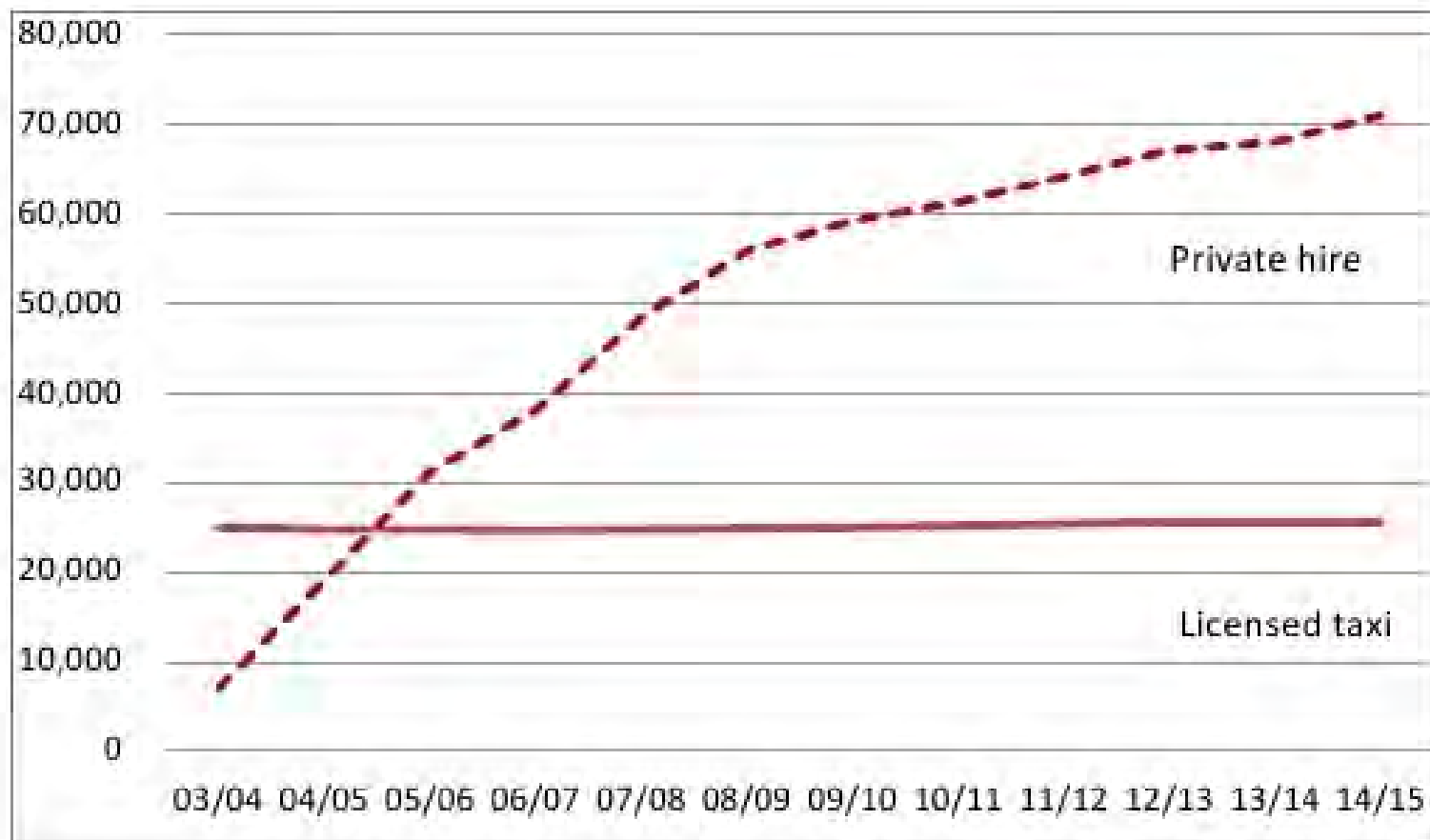
## 2) マニラ (2017年9月)

- ・ タクシー : 33千台、Uber+Grab:120千台
- ・ Micab (タクシー向け配車アプリ)

両者とも「チームネクスト」にて



# ロンドンではPHV が増えている Private Hire Vehicle



出典: TfL

# 何故、ライドシェアが躍進したか？

- **ドライバーからの視点**

どんな人がドライバーになり、どんな魅力があって増えてきたのか？

Jonathan Hall, Alan Krueger "An Analysis of the Labor Market for Uber's Driver-Partners in the US" January 2015.

- **顧客側からの視点**

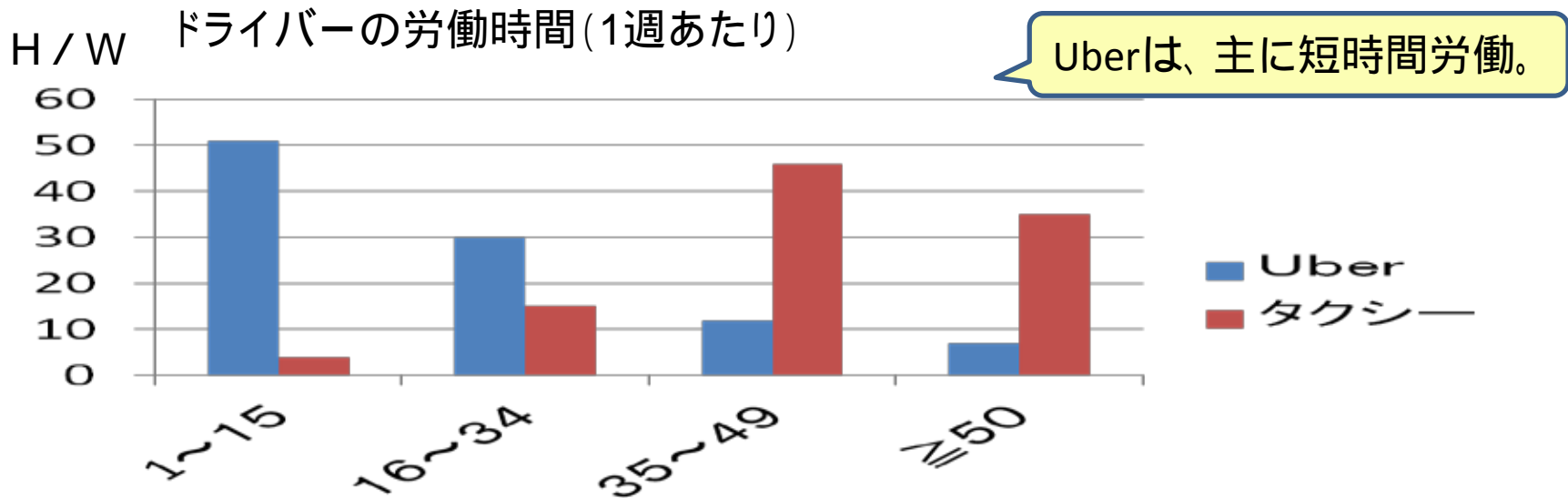
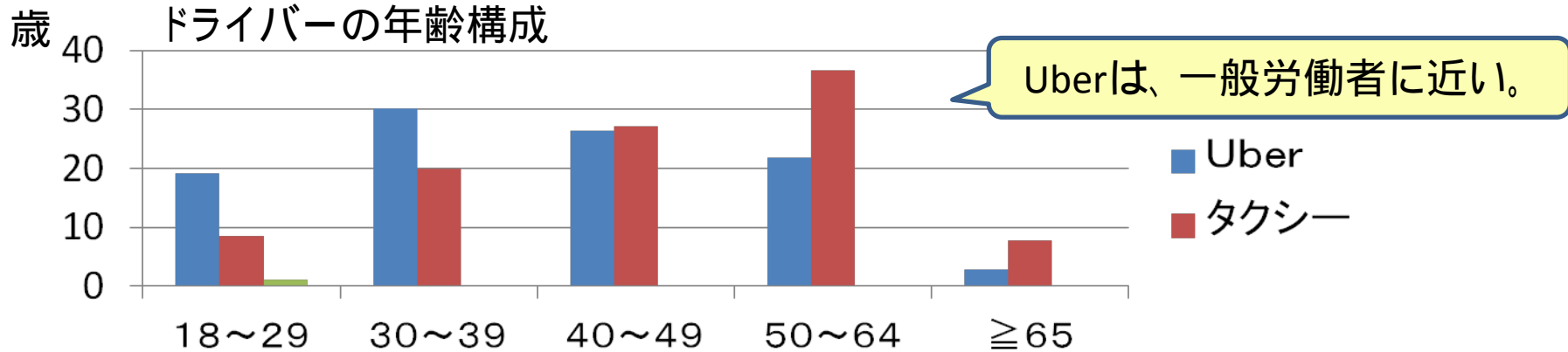
お客様がタクシーよりもライドシェアを選択したのは何故か？

University of California Transportation Center  
App-Based, On-Demand Ride Services :Comparing Taxi and Ridesourcing Trips and User Characteristics in San Francisco

↑  
ライドシェアに学ぶところが多い！

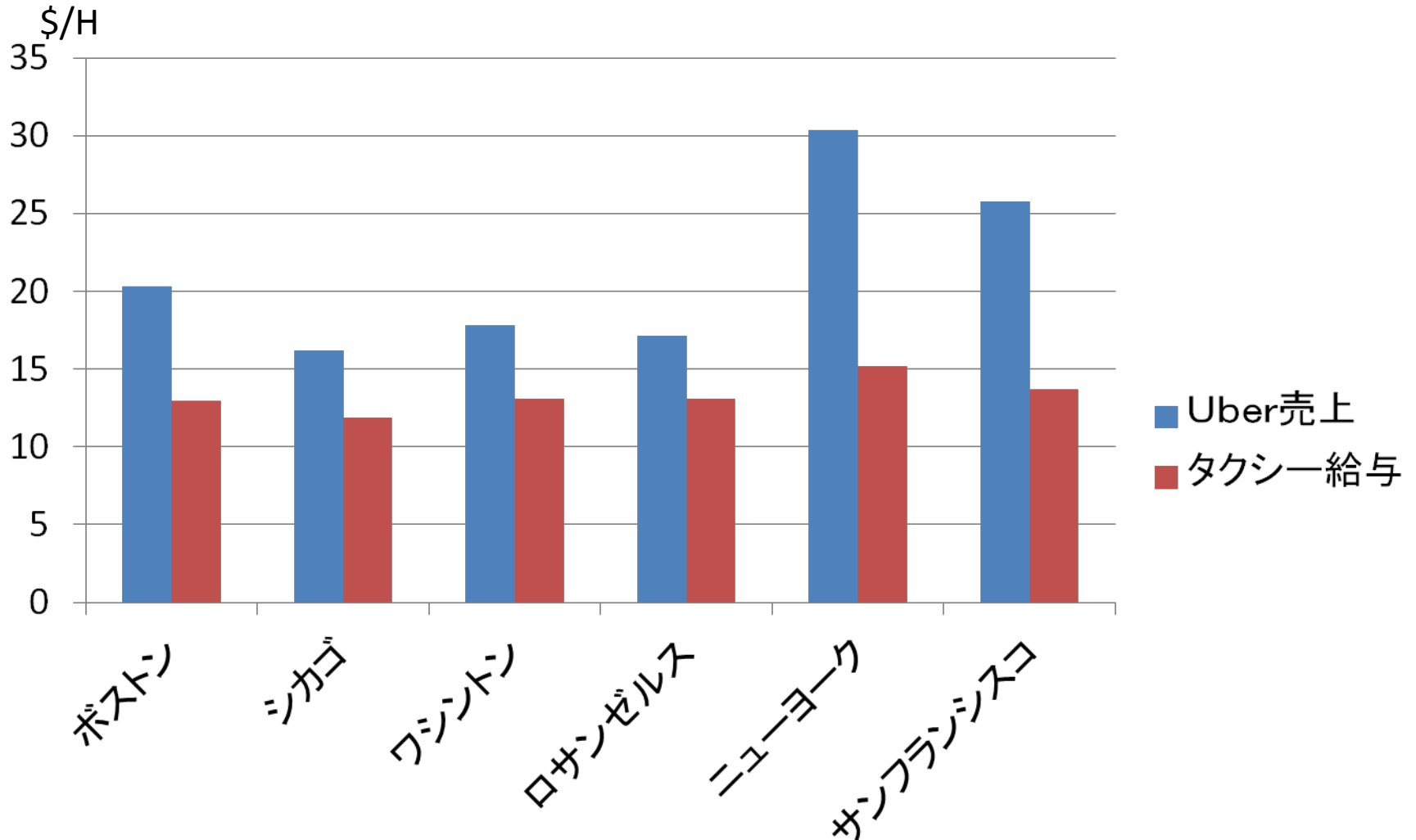
# ドライバーの特性・労働時間比較

\* Jonathan Hall, Alan Krueger "An Analysis of the Labor Market for Uber's Driver-Partners in the US" January 2015.

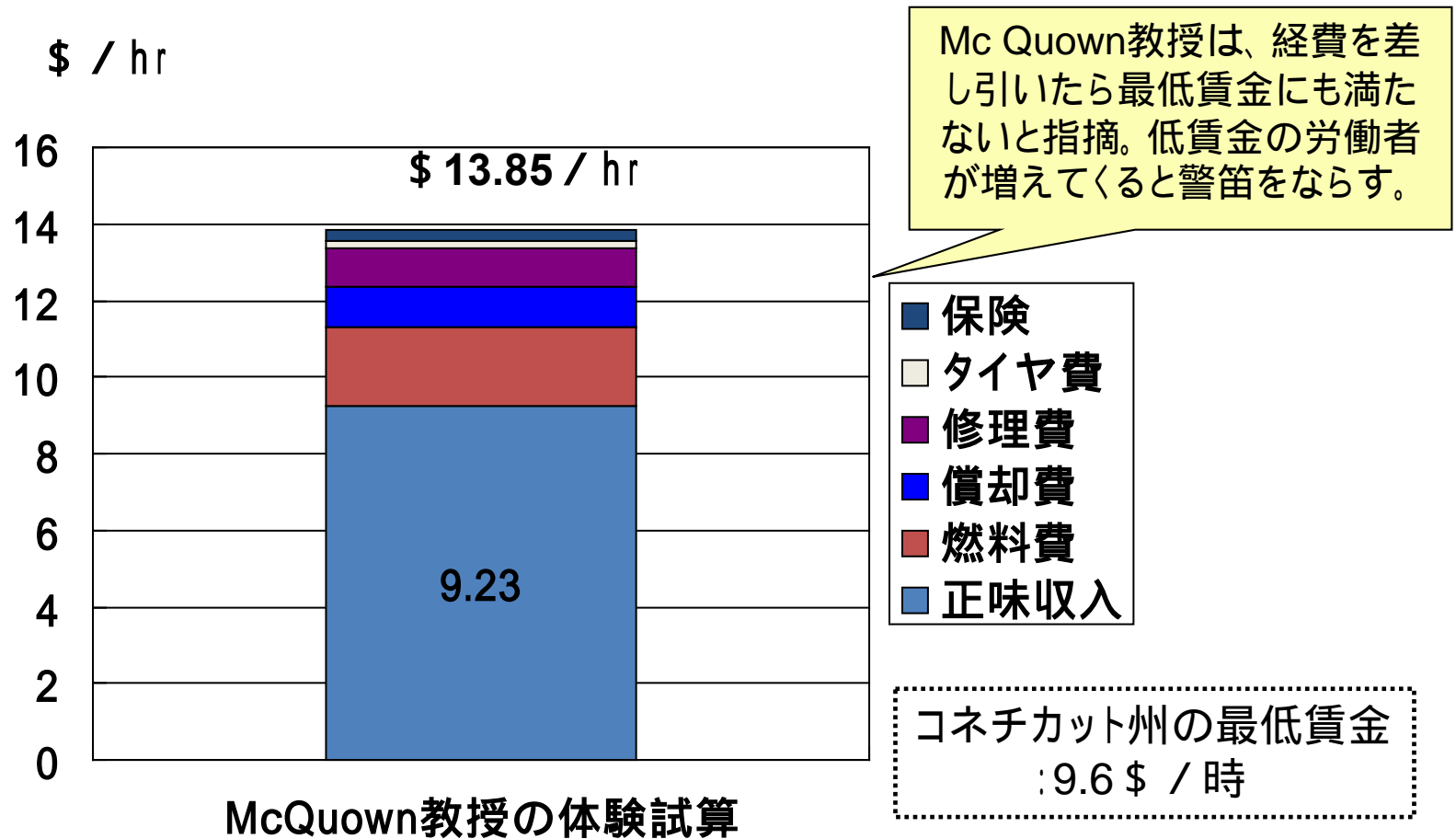


# ドライバーの収入比較

～ Uber対タクシー～



# Uberドライバー収入の試算



“An Analysis of the Entrepreneurial Aspects of Uber’s Driver-Partner Platform” Case Study Brown Univ. Dec 2016

# Uber & taxi 実車率の比較

## 時間実車率

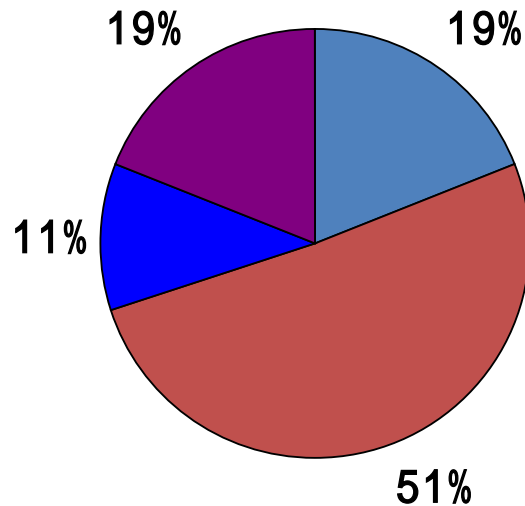
	実車時間 / 全労働時間	
	Taxi	Uber
Boston	32.0%	46.1%
Los Angeles	不明	50.3%
New York	49.5%	51.2%
San Francisco	38.5%	54.3%
Seattle	不明	43.6%

Uberの方が、実車率が高い要因として、

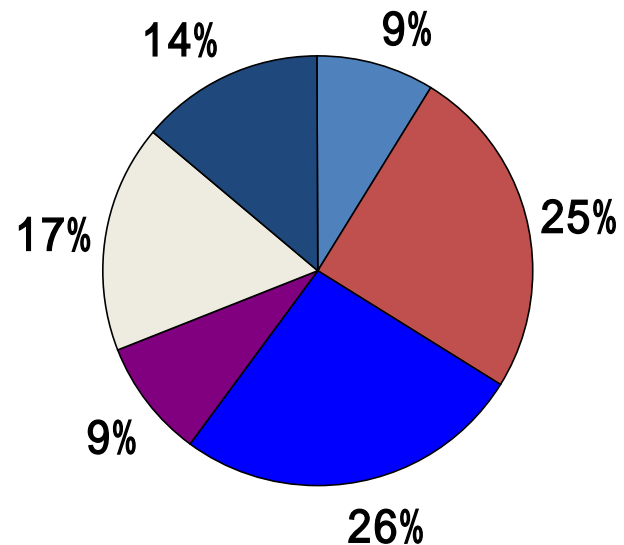
- 1) 効率的なマッチング技術
- 2) 車両占有率が高い
- 3) タクシー規制が非効率
- 3) 需要に応じた柔軟な労働供給とサーージ価格

# Uberドライバーになった理由と不満

## ドライバーになった理由



## Uberへの不満



■ 収入を得るため      ■ 自由な働き方  
■ 人との出会いがある      ■ 上司がいない

■ 一方的な評価      ■ 契約関係  
■ 不十分な収入      ■ 誘導が良くない  
■ チップがない      ■ 行き先の情報がない

# ライドシェアとタクシーの待ち時間

## ～ サンフランシスコの事例から

待ち時間	ライドシェア	タクシーを家で依頼した場合	流しのタクシーを待った場合
10分以内	93%	35%	39%
10～20分	7%	41%	29%
20分<	0%	23%	32%
N数	97	282	226

月～金曜日 午前4時～午後6時のデータ  
ライドシェア: UberX, Lyft, Sidecar

サンフランシスコでは、ライドシェアの方が圧倒的に待ち時間が少ない。

出典 University of California Transportation Center  
App-Based, On-Demand Ride Services :  
Comparing Taxi and Ridesourcing Trips and User Characteristics in San Francisco



# ライドシェアがなかったら何を利用するか？

## ～ サンフランシスコの事例から

	車を持っている	車を持たない	合計
タクシー	41%	35%	39%
バス	17%	33%	24%
鉄道	7%	10%	9%
徒歩	9%	6%	8%
自転車	2%	3%	2%
自家用車	10%	0%	6%
友人・家族の送り	1%	2%	1%
その他	12%	10%	11%
合計	100%	100%	100%
N数	175	124	302

出典 University of California Transportation Center  
 App-Based, On-Demand Ride Services :  
 Comparing Taxi and Ridesourcing Trips and User Characteristics in San Francisco

取り込んでいる需要は、タクシーだけではない。

# アメリカにおけるウーバー・ドライバーの 分析のまとめ\*

1. 働く時間や日数を自由に選べる柔軟性がドライバーの雇用を生み出している。
2. 働く時間によっても、時給が大きく変わらない点も好まれている。
3. ウーバーのドライバーは、年齢や学歴等において、一般の労働者に似ている。
4. タクシードライバーのような雇用障壁が少ないことと、時間の融通性が正規雇用から外れた労働者の受け皿になってきた。
5. 収入は、タクシードライバーと同等かより多い。しかし、低賃金者が増えてくるという指摘もある。
6. 評価制度によって、良い評価に自信がある優良なドライバーを寄せてくる。また、さらに良くなるうとして全体的にサービスレベルが向上し、収入も向上する。

\* Jonathan Hall, Alan Krueger "An Analysis of the Labor Market for Uber's Driver-Partners in the US" January 2015.

ご清聴ありがとうございました。

